北都法例拆牆鬆綁 實質提升行政效率

議員倡設單一窗口審批機制 強化跨部門協作

北都法例解讀

立法會日前三讀通過《北部都會區發展條例草案》，標誌着香港首部為單一區域量身訂造的專屬法例正式落地。條例草案最直觀的制度性突破，在於將北都指定範圍內的改變土地用途或放寬發展參數申請，由一般需時約9個月壓縮至兩個月，並將臨時用途期限統一放寬至最長7年。

多位立法會議員肯定條例的提速方向，同時集中就跨部門審批與執行機制提出建設性建議，包括設立跨部門單一窗口審批機制、定期公布量化指標、同步加快後續程序、推行電子化審批等，促請政府確保法例上的「快」，能眞正轉化為行政上的「快」。

大公報記者 鄭文迪

《北部都會區發展條例草案》旨在為北都發展拆牆鬆綁，涵蓋六方面的便利措施，包括簡化城規程序，申請人可透過更簡單快捷的規劃程序，申請改變土地用途或放寬發展參數／要求，流程可由目前一般需時至少9個月，縮短至只需要兩個月；《條例草案》亦將北都土地的臨時用途期限，由目前規劃大綱圖規定的3或5年，一律延長至7年。立法會大會二讀《條例草案》期間，多名議員關注跨部門審批與執行機制。

議員林筱魯指出，專屬法例雖賦予行政機關較大酌情權和拆牆鬆綁空間，但簡化程序不等於降低標準。他說，大家關注政府內部跨部門小組審批「指明工程」和「指明情況」時的操作流程，指若屋宇署、地政總署、環境保護署及規劃署未能實現真正的同心協力和流程再造，申請者很可能陷入「一個部門放行，另一個部門落閘」的困境，建議在法例生效後，推出一致、公開的操作指引，並設立跨部門單一窗口審批機制，明確各項審批的時間表和績效指標，真正讓業界看到行政效率的實質提升。

議員蘇紹聰將視野拉闊至三司十五局的協作層面，指出產業發展、大學城規劃、房屋供應、鐵路建設分屬不同的政策局，若各有各做，可能出現「產業先行了，但大學城仍未有大學進駐；大學進駐了，但所培育的人才未必是企業所需；企業的員工來了，但交通基建的資源仍未到位」的錯配。他建議政府於日後向立法會匯報時，除了交代建設進度和成果，亦應交代跨政策局協作機制如何運作；並建議將立法會北部都會區發展事宜小組委員會恆常化，設於發展事務委員會之下，讓立法會有一個固定平台持續跟進北都進展。

定期公布項目平均處理時間

議員姚銘從監督工具角度建議，認為政府應在法例實施後，定期公布量化指標，例如不同類型項目的平均處理時間，同時製備簡單易明的北都項目儀表板，以圖像化方式展示各項目進度，「讓公眾及有意到北都發展的朋友，無需翻閱大量文件就可以掌握資訊」。他同時提醒，政府必須確保規劃、收地、屋宇及環保審批等各方面有充足人手配合，避免在法例上落實提速，但在行政細節上卻出現「塞車」。

議員黃浩明以業界實際操作經驗指出，規劃審批壓縮至兩個月，只是開發流程的起點，土地獲批臨時用途後，搭建建築物仍需向地政總署申請短期豁免書，或提交建築圖則予屋宇署批准，「部分程序需時或以年計，若這些相應程序沒有加快，即使城規會節省了7個月時間，亦無法做到提速提效的效果」。他建議政府參考沙嶺算力中心的審批模式——開標、取地、動工約在1個月內完成——強化跨部門合作機制，讓公務員不只做監管者，同時兼顧促進者角色。

程序壓縮是「非常大改進」

議員陳恒鑌以親身處理個案的經驗，形容過往部門的要求是「擠牙膏式」，「申請人可能在不同部門遇上不同的要求，結果東碰壁、西碰壁，處處碰壁」。他認為條例草案將程序壓縮至兩個月是「非常大的改進」，但提醒後續程序須同步簡化。他以「包邊渠」為例，指當局批出一幅土地時，會慣性要求申請人圍着土地四周修築排污渠，但其實有些土地因應其地形是不需要的，可能旁邊已是一條天然河道，令申請人認為投資不菲而放棄申請。他亦關注補地價計價需時，且價格昂貴，建議提供標準較簡單的補地價模式讓業主選擇。

議員吳傑莊建議，政府在北都的審批程序中，全面推行電子化與人工智能輔助審批，將各項牌照申請、規劃申請流程全面搬至線上，實現一站式數字化政府服務，「用創科手段進一步提升行政效能，塑造智慧北都的行政範本」。他亦提出加強跨部門高層協作機制，確保政令暢通。

可用不同附屬法例打開「小門」

議員劉文君從建築專業實際操作出發，指出建築行業有一套作業備考（PNAP），很多涉及實際操作的作業指引都是通過發出作業備考來推行；她建議設立北都專屬PNAP，以行政指引方式處理噪音許可證等操作細節，「很多細則均可採取這個做法來實施，不一定需要立法」。

跨部門審批與執行機制的討論貫穿整場辯論。《北部都會區發展條例草案》委員會主席梁美芬形容，北都專屬法例只是為北都開了一道大門，一道大門之後有六道小門，「我希望日後透過不同附屬法例，這些小門也會不斷打開」。議員李浩然則點出問題實質：「審批有法定時限，收地有法定程序，跨境流動有法定授權，發展才有確定性可言。」北都的制度性建設，正是在這些執行的細節中，從法例文本走向工地現場。



▲北都古洞北新發展區建設工程加快推進。 大公報記者蔡文豪攝

議員就跨部門審批與執行機制發言要點（部分）

林筱魯（選委界）

建議設立跨部門單一窗口審批機制，推出一致、公開的操作指引，明確各項審批時間表及績效指標

姚銘（新界北）

法例提速但行政細節可能「塞車」，需充足人手配合；建議定期公布項目平均處理時間、匯報加密至每半年一次，製備北都項目儀表板以圖像化展示進度

蘇紹聰（選委界）

三司十五局各有各做可能出現錯配，建議將北都發展事宜小組委員會恆常化，設於發展事務委員會之下

黃浩明（地產及建造界）

規劃只是第一步，補地價、短期豁免書、圖則審批等後續程序若不同步加快，提速成效大打折扣，建議參考沙嶺算力中心審批模式，強化跨部門合作

吳傑莊（選委界）

北都發展牽涉多個政策局，須確保政令暢通，建議全面推行電子化與人工智能輔助審批，將牌照、規劃申請流程搬至線上，實現一站式數字化政府服務

劉文君（建築、測量、都市規劃及園境界）

很多操作細節可透過作業備考（PNAP）推行，建議設立北都專屬PNAP，以行政指引方式處理噪音許可證等操作細節，加快審批靈活性



▲粉嶺北新發展區是北都早期重點推展的發展項目之一。 大公報記者林良堅攝

北環線獲批8幅地 古洞站用地料先推出市場

【大公報訊】特區政府與港鐵於本月10日簽訂北環線全線項目協議，北環線主線及支線全面進入建設階段，港鐵行政總裁楊美珍昨日表示，相關地段未必全數於2034年通車前推出，古洞站一帶用地推出市場的優次較高。對於整體項目建造成本預算862億元，較原先預算少28%，她表示團隊透過合併一、二期工程、統一採購及引入新鐵路標準三大措施嚴控成本，並確保工程質量與安全。

政府向港鐵批出8幅用地，作為興建北環線的財務資助。楊美珍昨日在一個電視節目表示，香港採用獨特的「物業加鐵路」模式，港鐵規劃車站及社區後分批招標予發展商，補地價後的收益用作補貼建鐵路、營運及資產更新，九龍站、德福花園及青衣城均沿用此模式，預計8幅用地足以補貼新線建設。

楊美珍指出，部分用地仍待完成法規程序及配合工程進度，港鐵沒有時間壓力要將這些用地推出市場，因物業發展周期較長，將視乎成熟度及市況分期招標，在較適合的時候才會推出發展。她稱配套較成熟的古洞站附近用地，將有較高的推出優次，有機會早於2034年北環線通車前推出。

在整體建造成本方面，楊美珍表示，為降低造價，港鐵將一、二期一併規劃興建，免卻日後協調營運中線路及僅能夜間施工的開支，並增加預製組件及集中採購盾構機等大型設備。同時北環線首採涵蓋國標及歐標的新香港鐵路標準，她稱引入國標令建造規劃、設計及儀器採購有更多來源與選擇，有助控成本及提速增效。

東涌西站目標通車日期不變

此外，港鐵早前巡視興建中的東涌西站，發現月台層部分支柱有施工質量問題，楊美珍表示，對承建商的工作感到失望，目前最重要是督責對方解釋原因及盡快想方法做好。

她又稱，承辦商過往表現將納入日後招標評分考慮，目標通車日期暫維持不變，未來如有調查最新進展，一定會第一時間對外交代。



▲北環線項目連接屯馬綫和東鐵。 大公報記者蔡文豪攝

西隧雙向車流升34% 紅隧東隧跌近10%

【大公報訊】特區政府檢視三隧分流措施成效，根據運輸署數據，今年首九個月期間，西隧的雙向車流架次上升約34%，紅隧、東隧車流則下降近10%。運輸署表示，分時段收費已實施近三年，未來在隧道收費上或需因時制宜作出調整。有立法會議員認為三隧容量已飽和，可能要興建第四條過海隧道。

運輸及物流局近日向立法會提交文件，去年1月至今年9月的數據顯示，相較三隧分流分時段收費實施前，三隧的整體擠塞情況有所紓緩，三隧平日總過海車流量上升約5%。西隧上升約34%至約11.7萬架次，紅隧下降約9%至約9.5萬架次，東隧亦下降約8%至約7.3萬架次。署方指，數據反映新收費使過海交通在三隧之間的分布更為合理，有效達到預期的政策目標，亦善用了各隧道的容車量，尤其是行車容量較大、過往未能充分善用的西隧。

隧道收費或需再調整

運輸署又指，分時段收費已實施接近三年，在經濟持續增長和通貨膨脹下，早年訂定的收費水平對駕駛人士出行習慣的影響將慢慢消減；不過根據觀察，三隧總體車流已突破分時段收費前的最高流量，而繁忙時段的整體交通情況雖然較實施分時段收費前良好，但部分時間的車龍間歇地影響其連接路和非過海交通，因此分時段收費於未來或需因時制宜作出調整。署方建議維持三隧各車種收費和繁忙時段安排，並持續監察過海交通。

選委會界別立法會議員陳恒鑌認為，三隧容量已飽和，可能要興建第四條過海隧道，他指出，第四條跨海隧道和中部人工島填海未必需要同步，因為交通先行、基建先行，其實可以透過一些局部圍繞措施，讓一些落腳點也可以做到跨海隧道或跨海大橋。

有小巴業界人士擔心，現時只餘三條過海小巴線路，若再加價或再有過海小巴線結業。汽車交通運輸業總工會公共小巴分會主任施毅鵬表示，業界反映，隧道費太貴，且有時客流量不足，加價太高時，就會轉嫁市民，希望政府考慮減價，業界也可以考慮減少車資；同時建議將商用車隧道費半價措施轉為恆常政策等。

迪士尼1.7萬個門票二維碼疑被盜

【大公報訊】記者莫思年報道：近日本港接連發生企業資料外洩事故，據悉，香港迪士尼樂園資訊科技部早前發現，其內部網絡系統有約1.7萬個電子門票二維碼被盜取，因此園方即時停止網上票務運作，並已向警方報案。

香港迪士尼樂園前晚（13日）公布發現網絡事件，並強烈建議旅客經官方渠道購票，直至昨日（14日）官網顯示正進行系統維護，暫停購票及訂酒店服務。警方表示，昨日接獲一間公司報案，指懷疑有網絡事件。經初步調查，案件暫列「有犯罪或不誠實意圖而取用電腦」，交由大嶼山警區重案組跟進，暫未有人被捕。

香港迪士尼樂園表示，發現網絡事件後已經報警，並即時採取跟進及防護措施。樂園強烈建議旅客直接從樂園官方渠道或透過合作旅行社及平台購買樂園門票。樂園已加強入場時門票核實程序，並將盡快通知私隱公署。

責任編輯：李篤捷 美術編輯：鮑俊豪